

FAIRE KOSTENVERTEILUNG DURCH STRECKENMAUT

Anforderungen an eine verbrauchergerechte Streckenmaut für eine nutzer- und klimafreundlichere Mobilität

Eine dynamische, nämlich strecken-, zeit- oder auch auslastungsabhängige, Straßenbenutzungsgebühr (Streckenmaut) muss Verbraucher:innen überzeugen können, um akzeptiert zu werden. Das kann nur gelingen, wenn die Technik dahinter transparent und datensparsam arbeitet, die Bürger:innen am Entstehungsprozess beteiligt werden und die wahren (Klima-)Kosten des Verkehrs angemessen in den Gebühren berücksichtigt werden sowie die Möglichkeit besteht, durch Verhaltensveränderung zusätzlichen Belastungen auszuweichen.

Mobilität sichert die Teilhabe von Verbraucher:innen am wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Leben. Mobilitätsbedürfnisse steigen immer weiter, gleichzeitig stößt der permanente Kapazitätsausbau an finanzielle als auch an ökologische Grenzen.

Die Einführung einer entfernungsabhängigen Maut ist geeignet, die Umwelt gleichermaßen zu entlasten und die Mobilitätsbedürfnisse der Bürger:innen angemessen zufriedenzustellen. Sie sollte in einem ersten Schritt auf Fernstraßen oder in überlasteten Innenstadtbereichen, dann auf allen Straßen eingeführt werden. Unter den richtigen Voraussetzungen kann so die Grundlage geschaffen werden, das persönliche Mobilitätsverhalten zu überdenken. Der Verkehr kann besser gelenkt, Staus können vermieden werden. Die wahren Kosten, insbesondere die Klimakosten, für die verschiedenen Mobilitätsarten werden offengelegt.

Eine Pkw-Streckenmaut wird zunächst nicht auf viel Gegenliebe bei den Nutzer:innen stoßen. Datenschutzbedenken können den möglichen Widerstand erhöhen. Die Menschen müssen von den Vorteilen und dem verkehrs- und klimapolitischen Sinn sowie der datenschutzkonformen und sicheren Ausgestaltung in einem Dialog- und Beteiligungsprozess überzeugt werden. Dafür müssen wenigstens die nachfolgend dargestellten Punkte berücksichtigt werden.

DER VZBV FORDERT

❖ Kostenwahrheit im Verkehr

Das große Potential einer Streckenmaut liegt darin, die wahren Kosten für die verschiedenen Arten der Mobilität besser offenzulegen. Außerdem werden die Kosten durch die unmittelbaren Nutzer:innen finanziert. Eine solche nutzerbezogene Finanzierung in Form einer Pkw-Maut wird ohnehin spätestens dann unumgänglich werden, wenn sich Elektroautos massenhaft durchsetzen. Denn für sie wird keine Energiesteuer fällig, wie es bei flüssigen und gasförmigen Kraftstoffen der Fall ist. Dies hat zur Folge, dass steuerliche Einnahmen zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur wegfallen.

Ferner wird so das Potential geschaffen, Verkehrsflüsse über preisliche Anreize zu beeinflussen. Erst dadurch, dass Mobilitätskonsument:innen die wahren Kosten ihrer individuellen Entscheidung für das ein oder andere Verkehrsmittel oder für die eine oder andere Route direkt im Portmonee spüren, haben sie einen Anreiz, diese auch zu berücksichtigen.

Bei der Gestaltung der Mautsätze können weitere Faktoren berücksichtigt werden. Außer Strecke, Auslastungsgrad und Tageszeit bieten sich die Größe des Fahrzeugs, Fahrzeugtyp, Antriebsart und andere Umwelteigenschaften wie Lärm an. Nachweisbar emissionsarme bzw. emissionsfreie Antriebe sollten niedriger bepreist werden. Derart gestaffelte Mautsätze würden zum Beispiel die Anschaffung eines kleinen Fahrzeugs mit elektrischem Antrieb attraktiver machen. Zusätzlich könnte auch der Besetzungsgrad anreizen, Mitfahrer:innen einzuladen.

Streckenbemaunung ist längst nicht mehr ein theoretisches Konzept, sondern wird vielerorts erfolgreich umgesetzt, wie etwa als entfernungsabhängige Autobahnmaut in vielen europäischen Ländern oder als Innenstadtmaut in London und Stockholm. Singapur bemaunt seine Straßen sogar schon seit 1975 mit einem komplexen intelligenten System. Das zeigt: Streckenmaut funktioniert.

❖ **Höchste Datenschutzerfordernngen**

Für eine zeit- und streckenabhängige Tarifstruktur und mit GPS-basierter Technologie müssen prinzipiell alle Autofahrten lückenlos erfasst werden. Datenschutzbedenken können deshalb nachvollziehbarerweise eine große Hürde darstellen. Jedoch ist Datenschutz kein Totschlagargument für digitale Lösungen, sondern eine Gestaltungsaufgabe, der sich der Gesetzgeber aktiv stellen muss. Es bedarf daher einer klaren Regelung und eines hohen Maßes an Datenschutz, um trotz Digitalisierung die Privatsphäre zu schützen. Damit sind nicht nur die Regelungen der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) gemeint, die selbstverständlich berücksichtigt werden müssen. Ein Mautsystem erfasst zwangsläufig die Bewegungsprofile von einzelnen Menschen. Es darf unter keinen Umständen auch nur der Verdacht aufkommen, dass diese Profile länger als unbedingt nötig gespeichert würden oder nicht sicher seien. Die Bundesregierung muss sich für höchste Datenschutzerfordernngen und klare Anonymisierungsvorgaben einsetzen. Zusätzlich könnte eine fakultative Möglichkeit angeboten werden, die keine ständige Vernetzung des Fahrzeugs mit dem Mautsystem voraussetzt. So könnte die Berechnung der Tarife innerhalb einer On-Board-Unit (OBU) erfolgen und dort nochmals innerhalb eines technisch besonders geschützten Moduls. An den Zentralrechner sollten die OBUs hingegen nur die berechneten Gebühren, nicht jedoch die zugrundeliegenden Bewegungsdaten weiterleiten. Um zu kontrollieren, ob die dezentrale Berechnung fehlerfrei erfolgt, könnten spezielle Lesegeräte entlang der Straßen die OBU in Stichproben kontrollieren. Diese Tarife können zwar nicht oder weniger schnell dynamisch angepasst werden, stellen jedoch eine gute Alternative für datenbewusste Menschen dar.

❖ **Transparente und verbraucherfreundliche Technik**

Neben höchsten Datenschutzerfordernissen muss die Erfassung der Fahrstrecke durch eine Technik ermöglicht werden, die mit minimalen Datensätzen arbeitet. Das Maut-Kontrollsystem muss maximal transparent eingerichtet werden, um das Vertrauen und die Akzeptanz der Nutzenden gewährleisten zu können. Die Mautbetreiber müssen verpflichtet werden, Nutzer:innen in leicht zugänglicher Form und verständlich über die Funktionen des Mautsystems zu informieren, Fragen zu beantworten und Nutzungsdaten einfach kontrollieren und bei Bedarf löschen lassen zu können. Nutzerbezogene Daten sollten technisch und organisatorisch getrennt werden von der Bearbeitung der Bewegungsprofile.

❖ **Aufkommensneutrale Kostenbelastung für Autofahrer:innen**

Die Umschichtung der Finanzierung muss zwingend aufkommensneutral ausgestaltet werden, d. h. unter dem Strich darf es nicht zu Mehreinnahmen des Staates führen. Für die Mehrheit der Autofahrer:innen sollte die Umschichtung keine Mehrausgaben bringen. Mehr zahlen sollten vor allem die Vielfahrer:innen. Das wäre nicht nur fair, sondern ist im Verbraucheralltag beim Konsum von Licht, Wärme, Telefon bereits übliche Praxis. Würde das marktwirtschaftliche Prinzip, wonach Angebot und Nachfrage den Preis bestimmen, auch für die Straßenbenutzung angewendet werden, würde sich jede/r kluge Fahrer:in in Zukunft fragen: Will ich wirklich das Auto nehmen? Und wenn ja: Um welche Zeit und welche Strecke fahre ich, um möglichst günstig wegzukommen? Für die Kommunikation und die Akzeptanz bei den Bürger:innen ist es wichtig aufzuzeigen, dass es um eine Neuverteilung der Finanzierung geht und nicht um zusätzliche Kostenbelastungen für Autofahrer:innen. Weitere Vorteile für die Bürger:innen, wie die Reduktion der Staus und der damit verbundenen Kosten und Unannehmlichkeiten, müssen klar kommuniziert werden.

❖ **Folgen der Umstellung für Autofahrer:innen berücksichtigen, soziale Härten ernst nehmen**

Nach der Einführung einer Streckenmaut kann es zu einer Phase der potentiellen Doppelbelastung für Autofahrer:innen kommen. Dies ist dann der Fall, wenn Besitzer:innen von Verbrennerfahrzeugen sowohl Energiesteuer als auch eine streckenabhängige Straßenbenutzungsgebühr zahlen müssen. Dies gilt es zu vermeiden, letztendlich auch um die soziale Akzeptanz der Maßnahme sicherzustellen. Entsprechende Regelungen wie Übergangsfristen oder zeitlich befristete Wahlmöglichkeiten für das alte oder das neue System sind festzulegen. Soziale Härten sollten zudem mit Sondertarifen abgefedert werden. Dies ist wichtig, um Verbraucher:innen, die keine Freiheit bei der Fahrzeug-, Strecken- oder Zeitwahl ihrer Fahrten haben, nicht übermäßig zu belasten.

❖ **Begleitkommission einrichten**

Zum Nachweis der Aufkommensneutralität sowie zur Überwachung der Auswirkungen der Bepreisung auf gesellschaftliche Gruppen sollte eine Kommission eingerichtet werden, die die Berechnung prüft und sicherstellt, dass nicht Teile der Verbraucher:innen übermäßig belastet werden. Zusätzlich sollte diese Stelle als Kontaktstelle für Beschwerden aller Art fungieren.

❖ **Weitere Anreize für klimafreundliche Mobilität**

Um den Menschen den Umstieg von umweltbelastenden hin zu klimaverträglicheren Mobilitätsformen zu ermöglichen, reicht es nicht, Autofahren durch Bemauerung nur teurer zu machen. So muss beispielsweise der öffentliche Personenverkehr (ÖPV) attraktiver gemacht werden, um einen weiteren Anreiz für den Wechsel zu setzen. Der Mautsatz sollte darüber hinaus die Erschließung mit Bussen und Bahnen berücksichtigen. Anwohner:innen von Gebieten, in denen zentrale Bedarfseinrichtungen nur mit eigenem Auto erreichbar sind, dürfen nicht stärker belastet werden.

❖ **Beteiligung der Bürger:innen**

Eine Streckenmaut als grundlegende Veränderung der Infrastrukturfinanzierung muss gesamtgesellschaftlich verantwortet werden. Deshalb sollte hierbei mehr Mitsprache gewagt werden. Straßenbenutzungsgebühren werden nicht nur individuell, sondern auch lokal stärker differenzieren und auf die Bedürfnisse der Nutzer:innen angepasst. Ihre Einführung muss mit einer Dialog- und Beteiligungsstrategie begleitet werden. Anderenfalls gehen diese grundlegenden Neuerungen in jeder Hinsicht an den Menschen vorbei.

Kontakt

Verbraucherzentrale
Bundesverband e.V.
Rudi-Dutschke-Straße 17
10969 Berlin
www.vzbv.de

Team Mobilität und Reisen
mobilitaet@vzbv.de